

Portugal

▶ Sindicato diz que recebeu mais de 200 inscrições nos dias da greve



CARLOS BARROSO

GREVE. A HISTÓRIA DO SINDICATO DESCONHECIDO

PARARAM PORTUGAL. E AGORA?

Conseguiram marcar negociações com Governo e patrões – o que garante acalmia nas estradas até ao fim do ano. Ganharam mais associados, mas depois de três dias na televisão agora já preferem o silêncio. Por **Sara Capelo**

“HÁ UMA TENDÊNCIA” PARA QUE OS PROTESTOS INORGÂNICOS AUMENTEM, DIZ ELÍSIO ESTANQUE

meiros (em que um dos dois sindicatos, a ASPE, era independente). E um dos motivos é o afastamento face aos partidos (que “têm pouca credibilidade”) e aos sindicatos tradicionais. “Os novos trabalhadores, como não se reveem na velha fórmula e na linguagem dos sindicalistas, o resultado começa a ser o que temos vis-

Enquanto, a 18 de abril, os portugueses suspiravam de alívio com o fim da greve que secou muitos postos de combustíveis, uma declaração do advogado Pedro Pardal Henriques soou a ameaça: “A partir de hoje todos vão saber quem são os motoristas de matérias perigosas.” Queixavam-se de que até à greve ninguém os ouviu.

José Manuel Oliveira, da Fectrans, recorda, no entanto, que esta federação se reuniu por mais de uma vez com eles e os convidou a estar na mesa de negociações. “Eles é que se puseram à parte.” Oliveira conta que os responsáveis da Fectrans se aperceberam de como a situação se estava a “incendiar”. De resto, quase ninguém imaginava o impacto que a greve teria. O pré-aviso chegara ao Governo a 1 de abril, que só dia 11 definiu serviços mínimos. Nas ruas, eram poucos e artesanais os cartazes. À saída da autoestrada para o Barreiro – onde há depósitos de combustíveis – colocaram uma pequena tarja escrita à mão onde se liam apenas as palavras “dia 15, greve dos motoristas de matérias perigosas”. Foi só o início.

O sociólogo Elísio Estanque prevê “uma tendência para que esta dinâmica de protestos inorgânicos aumente”. Já se tinha assistido ao mesmo com a greve cirúrgica dos enfer-

to”, diz o investigador do Centro de Estudos Sociais. José Manuel Oliveira acrescenta a experiência na Fectrans. “Deve-nos servir de reflexão: é resultado da nossa incapacidade ou falta de resposta ou são situações que não controlamos? Vamos acompanhando, sem dramatismos.”

Mais sócios, pouco acesso

Além da visibilidade e da calendarização das negociações com os patrões, outra vitória do SNMMP é o aumento dos filiados – eram cerca de 550, e logo após os três dias da paralisação receberam mais 200 inscrições, disse Francisco São Bento numa rara entrevista à Lusa. Rara porque os jornalistas têm tido dificuldade em contactá-lo e ao sindicato. Dos 13 emails dos corpos dirigentes que estão no site da Associação Nacional de Motoristas de Matérias Perigosas, agora sindicato, ninguém respondeu. E quem atende o telefone encaminha para o escritório de advocacia onde trabalha Pardal Henriques, o advogado que é vice-presidente do Sindicato Nacional de Motoristas de Matérias Perigosas (SNMMP). Aí, anota-se o recado e pede-se que se espere por contacto, que não chegou até ao fecho desta edição.

Trata-se – sabêmo-lo de cor agora – de uma classe com menos de um milhar de profissionais, que detém



Um vice polémico

Pedro Pardal Henriques é o número dois do sindicato

Era um advogado recente (inscrito na Ordem desde 2017, apesar de, recordou o *Expresso*, no LinkedIn ter colocado que tem esta profissão desde 2010). O *DN* noticiou que existem acusações de má prática por clientes e até **uma queixa-crime** contra ele por burla no DIAP Lisboa. Também há dúvidas sobre o seu cargo sindical: pode ser dirigente, sem ser motorista?



um certificado especial para transporte de materiais explosivos e inflamáveis, químicos ou radioativos. E que exige a duplicação do salário para os 1.200 euros (a que continuarão a somar-se os suplementos já existentes e a criação de um subsídio de matérias perigosas, de 240 euros), a revisão do subsídio de risco, seguros de vida específicos e exames médicos complementares (estes últimos, os patrões dizem já existir). O reconhecimento de que é uma profissão de “desgaste rápido” esteve também cima da mesa durante as negociações, mediadas pelo ministro das Infraestruturas, Pedro Nuno Santos, e que contaram com Pardal Henriques e com a Associação Nacional de Transportes de Mercadorias (ANTRAM). E tudo isto continuará a ser exigido na primeira reunião – marcada para 29 de abril – e nas seguintes, até ao fim do ano.

Mas como é que cerca de 550 sindicalizados, mobilizados em dezembro de 2017 em associação profissional e desde o verão do ano passado em sindicato, conseguiram “parar” o País, como disse Pardal Henriques?

Segundo disse à Lusa o presidente, Francisco São Bento, foi a perceção de que como associação não conseguiam que o Executivo ou os empresários acolhessem as suas reivindicações que os motivou a criar o sindicato. E, como continuaram a sentir-se desvalorizados, convocaram a greve “por tempo indeterminado”. ■